IMT Nuremberg Archives

H – 3610

International Court of Justice

H3610 - 0002

OFFICE OF CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : 4 August 1948

I certify that Document Number C-115 was introduced into evidence as Exhibit Number GB-90 in the Trial by the International Military Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Niebergall

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

H3610 - 0003

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document C-115 No. GB-90 is a photostat of an original document submitted in evidence by the British Prosecution under this number. The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at the National Archives, Washington D.C.

Paul Joosten

PAUL A. JOOSTEN

General Secretary
International Military Tribunal

Nuremberg, 4 August 1948

H3610 – 0004

5

15

Kampfgruppe Oldenburg
B.Nr. Gkds. 39/40 Chefs

Kiel, den 4.April 40.

Befehl für die Sperrbrecher.

I. Lage: Die Kriegslage erfordert einen bewaffneten Schutz der norwegischen Neutralität gegenüber den feindlichen Zugriffen.

Zu diesem Zweck werden norwegische Hafen- und Befestigungsanlagen durch deutsche Streitkräfte überraschend besetzt.

II. Aufgabe: Die Kampfgruppe Oldenburg bestehend aus "Blücher", "Emden", T-Booten "Möve", "Albatros","Kondor", der 1. R-Flottille (Rau 7 und Rau 8 unterstellt) und 2 Sperrbrecher schifft zur "Weserzeit" Landungstruppen des Heeres und der M.A.A. im Oslofjord zu Besetzung der Befestigungen und der Stadt Oslo aus.

Die Sperrbrecher sollen die Kampfgruppe Oldenburg durch die Dröbak Enge bringen.

III. Befehlsführung:

a) Führer der Kampfgruppe Oldenburg (Kampfgruppe 5) Konteradmiral K u m m e t z auf "Blücher".

b) Führung der Sperrbrecher: Ältester Kommandant.

IV. Durchführung:

a) Die Besetzung der Küstenbefestigungen im Oslofjord erfolgen am "Wesertag" zur "Weserzeit". Als Wesert. ist der 9.4.40 bestimmt, Weserzeit ~~wird noch bekannt gegeben~~, ~~voraussichtlich~~ 0515 h.

b) Die Kampfgruppe Oldenburg ohne 1.R-Flottille und Sperrbrecher läuft am 7.4. 0400 h in Swinemünde aus, passiert Kjels Nor am 8. 4. 0400 h, den 59. Breiten-

037565

Anlage zu O.K.M. Nr. I op 732/40

Breitengrad am 9.4. 0000 h.

c) Die 1. R-Flottille, Rau 7 und Rau 8 unterstellt, läuft am 7.4. abends aus Kiel aus. Sie soll zur Weserzeit minus 4 h 20 min Quadrat 1686 M zum Treffpunkt mit Kampfgruppe Oldenburg stehen.

d) Im Quadrat 1686 M erfolgt Umschiffung von Heeres- und M.A.A. Truppen auf R-Boote.

e) Die Sperrbrecher haben den 59. Breitengrad am 9.4. 0015 h zu passieren und sich mit Höchstfahrt zum Treffpunkt Quadrat 1686 M zu begeben. Von hier aus beabsichtige ich hinter den Sperrbrechern den Marsch fortzusetzen. Auf den Befehl :"VORSETZEN" laufen die Sperrbrecher im Hauptfahrwasser steuernd mit 10 sm/h voraus.

V. Allgemeine Anordnungen:

a) Die Sperrbrecher sollen als Handelsdampfer getarnt mit gesetzten Lichtern unauffällig in den Oslofjord eindringen.

b) Anrufe von Küstensignalstellen und Bewachern sind durch Täuschung englischer Dampfernamen zu beantworten. Ich lege Wert darauf, dass das Unternehmen vor

037567

H3610 – 0005

H3610 - 0006

vor Weserzeit nicht verraten wird.

c) Am Wesertag minus 1 Tag mit Dunkelheit ist englische Handelsflagge zusetzen. Spätestens mit Weserzeit oder bei Beginn einer Kampfhandlung ist die deutsche Kriegsflagge zu setzen.

d) Das Verhalten eigener Streitkräfte gegenüber dänischen oder norwegischen Streitkräften muss von dem Grundsatz bestimmt werden, dass die Unternehmung "Weserübung" den Charakter einer friedlichen Besetzung haben soll. Aktiver Widerstand beim Anhalten ist mit Waffengewalt zu brechen.

e) Bei Schiessen der Küstenbatterien oder Auftreffer auf Minen :DURCHHALTEN. Bei schweren Beschädigungen Hauptfahrwasser freimachen.

f) Bei Nebel, gelöschten Küstenfeuern: DURCHHALTEN.

VI. Minennachrichten.

In der Dröbak Enge soll eine reguläre Minensperre ausliegen, die elektrisch von Land zu bedienen ist.

VII. Feindnachrichten.

a) Mit feindlichen U-Booten ist auf dem Anmarsch im Belt und im Kattegat zu rechnen. Desgleichen mit einem englischen Gegenschlag mit See- und Luftstreitkräften.

b) Liegeplatz der norwegischen Wachtschiffe:

Bei Filtvet 1 Walfänger mit 4,6 cm Geschütz

zw. Lillefär u. Stordfär 1 Walfänger mit 4,6 cm Geschütz

südl. Drossalen 1 grosses Motorboot.

037568

H3610 – 0007

8

VIII. Nachrichten über eigene Streikräfte.

a) Eigene Streitkräfte stehen im Raume zwischen Narwik und Christiansand.

b) Luftaufklärung über Nordsee, Skagerrak und Kattegat ist vorgesehen. Mit zahlreichen eigenen Flugzeugen ist zu rechnen. Feuereröffnen nur, wenn Flugzeuge einwandfrei als feindliche ausgemacht sind.

c) Mit eigenen abgeblendeten Dampfern ist zu rechnen.

d) Mit eigenen U-Booten im Operationsgebiet ist nicht zu rechnen.

IX. Verschiedenes.

a) B.S.O. legt am Wesertag minus 1 Tag am Grossen Belt folgende Kriegspositionen bis zum Passieren der Blüchergruppe aus:

55° 12,5' N = 11° 06 ' O (Vengeance Grund 0[illegible]

55° 54 ' N = 10° 58 ' O (Leveret Grund) 07[illegible]

Auf Kriegspositionen ist bei Tage Wimpel GELB, [illegible] Nacht ein rotes Licht im Topp gesetzt.

b) Nach Detachierung ankern Sperrbrecher Lysaker [illegible].

c) Die Gesamtunternehmung kann nur bei strengster Geheimhaltung, welche die Überraschung sichert, gelingen. Die Vorbereitungen sind daher weitgehend zu tarnen. Vor dem Auslaufen ist niemand zu unterrichten. Das Ziel der Unternehmung darf erst nach dem Auslaufen den Besatzungen bekannt gegeben werden. Sollte das Unternehmen auf dem Anmarsch kurzfristig abgebrochen werden, ist auch in diesem Falle für strengste Geheimhaltung Sorge zu tragen.

037569

9

X. Nachrichtenanordnung.

1.) Mit dem Auslaufen Küstenkurzwelle schalten

2.) Mit dem Überschreiten des 59. Breitengrades U.K. Kanal;

18 und Verbandswelle = 74,17 m.schalten. Abstimmung am

Wesertag 0800, 1200, 1600 h Sommerzeit.

3.) Zur Kenntnis: Hafenbezirkswelle =62,35 m, Welle für intern
Verkehr M.N.O. Oslo(Zugl. Landungswelle)69,77 m.

Kummetz

037570

H3610 - 0008

H3610 – 0009

76

Befehlshaber
der Aufklärungsstreitkräfte
B.Nr. g.Kdos. 110. Chefs. A1

An Bord, den 24.3.1940.

Prüfnummer 24

Geheime Kommandosache

Chefsache

Nur durch Offizier

Durchführungsbefehl

des

B. d. A.

für die Gruppen IIIa und IIIb

beim Fall

"Weserübung"

Chefsache!
Nur durch Offizier!

I. Allgemeine Lage und Aufgaben.

Anlage zu O.K.M. I op 620/41

037571

H3610 – 0010

77

I. Allgemeine Lage und Aufgaben

der Gruppen IIIa und IIIb siehe Marinegruppenkommando West 550/40 A1 Chefs. vom 11.3.40.

II. Zusammensetzung der Gruppe IIIa

"Köln" mit B.d.A.
"Königsberg" die Gruppe tritt in
"Bremse" Whaven zusammen.
1. S-Flottille

Zusammensetzung der Gruppe IIIb

Chef 6. T-Flottille
"Leopard" die Gruppe tritt in
"Wolf" Cuxhaven zusammen
"Karl Peters".

III. Einschiffungsbefehle

Anlage 1 für die Gruppe IIIa durch B.d.A., für die Gruppe IIIb durch Chef 6. T-Flottille. Vor der Verlegung der Gruppe IIIb von Whaven nach Cuxhaven melden sich Chef 6.T-Flottille, Kommandant "Karl Peters" und die Kommandanten der beiden Torpedoboote beim B.d.A. auf "Köln". In den Einschiffungshäfen sind die Brennstoffbestände dauernd auf Höchstbestand zu halten.

IV. Auslaufen aus Whaven

Die Gruppe IIIa ist am Wesertag -2 ab 20 Uhr in sofortiger Bereitschaft. Uhrzeit des Auslaufens und Reihenfolge des Durchschleusens nach unmittelbarem Befehl des B.d.A., spätestens 22 Uhr.

Gegebenen Falls

037572

H3610 – 0011

Gegebenenfalls wird nach beendeter Einschiffung auf Whaven-Reede geankert.

Beim Auslaufen und Durchschleusen sind die eingeschifften Heerestruppen unter Deck zu halten.

Keine Auslaufmeldungen, Anrufe sind nur mit E.S. zu beantworten.

V. Auslaufen aus Cuxhaven

Befehl für das Auslaufen der Gruppe IIIb durch Chef 6.T-Flottille. Auslaufen spätestens Wesertag -2 um 22 Uhr.

VI. Auslaufen der 1. S-Flottille

Die 1. S-Flottille verlegt ihren Standort auf Befehl des Flottillenchefs am Wesertag -2 von Whaven nach dem Lister Tief. Dort Brennstoffergänzung aus bereitgestelltem Tanker. Weitermarsch am Wesertag -1 zur Trefflinie mit der Gruppe IIIa und IIIb (siehe unter Ziffer VII,4) gemäß Befehl des Flottillenchefs.

VII. Durchführung des Vormarsches

1) Gruppe IIIa läuft nach dem Durchschleusen bezw. nach dem Ankern auf Whaven-Reede zum Zeitpunkt Weserzeit -29 Stunden von Whaven-Reede durch das Wangerooger Fahrwasser schiffsweise in Reihenfolge "Köln", "Königsberg", "Bremse" aus.

Nach Passieren des Leuchtschiffes "F" sammeln (kein friedensmäßiges Sammeln) in Karl gelb, Emil gelb. "Köln" steuert 350 Grad, Fahrt 18 sm.

Die

037573

H3610 – 0012

79

Die Gruppe IIIa läuft nach dem Sammeln mit 23 sm über Punkt Lucie (Weserzeit -26 Stunden) und steht am Endpunkt Weg Blau Quadrat 6332 zum Zeitpunkt Weserzeit -18 Stunden.

2) Die Gruppe IIIb läuft aus Cuxhaven zum Zeitpunkt Weserzeit -31 Stunden aus und marschiert über Punkt Lucie auf Weg Blau nach Quadrat 6332, das zum Zeitpunkt Weserzeit -18 Stunden erreicht wird. Führung Chef 6.T-Flottille, U-Bootssicherung bei "Karl Peters" durch "Leopard" und "Wolf". Auf Weg Blau fließendes Sammeln auf die Gruppe IIIa(kein friedensmäßiges Sammeln).

3) Gemeinsamer Weitermarsch der Gruppen IIIa und IIIb nach dem Sammeln auf Weg Blau mit Durchschnittsfahrt 18 sm direkt nach Quadrat 2973 linke untere Ecke, nach Quadrat 2484 (Marstein im Kors Fjord), das zum Zeitpunkt Weserzeit -4 Stunden erreicht wird.

4)a) 1. S-Flottille sammelt auf die Gruppe IIIa und IIIb auf einer Trefflinie von Quadrat 6362 bis Quadrat 6332 in der Zeitspanne von Weserzeit -19 Stunden bis Weserzeit -18 Stunden. Nach dem Sammeln auf den Verband wird die 1.S-Flottille zur U-Bootssicherung eingesetzt. Im Quadrat 3461 wird die 1.S-Flottille zur Einnahme folgender Standlinie detachiert:

Standlinie I von Quadrat 3422 linke untere Ecke nach Quadrat 3198

Standlinie II von Quadrat 2893 untere Kante Mitte nach Quadrat 2981 untere Kante Mitte

Standlinie III

037574

H3610 – 0013

Standlinie III von Quadrat 2941 links unten nach Quadrat 2952 links unten.
Von Standlinie III Kurs 0 Grad bis auf die Höhe von Marstein, dort bootsweise sammeln auf das östliche Flügelboot und sammeln in der Flottille auf die Gruppen IIIa und IIIb.

b) Bei Auftreffen auf den Feind befehlsgemäß Gegner umgehen, Aufklärungsmeldung durch F.T. abgeben. Angriff nur, wenn Umgehung nicht mehr möglich, sodaß mit Entdecktwerden gerechnet werden muß. Angriff ist ferner freigegeben, wenn mit völlig unbemerkter Schußabgabe dem Gegner ein U-Bootsangriff vorgetäuscht werden kann.

c) Falls die 1.S-Flottille wegen Wetterlage ausfällt, übernimmt der Chef 6.S-Flottille mit der Rotte "Leopard", "Wolf" die Sicherung in der Vormarschrichtung auf U.K.-Befehl des B.d.U.
Verhalten bei Auftreffen auf den Feind wie unter vorstehender Ziffer b).

.5) Werden auf dem Vormarsch feindliche Streitkräfte gemeldet, so wird der Verband diese befehlsgemäß zu umgehen versuchen.
Ist ein Umgehungsversuch nach Westen infolge der geringen Geschwindigkeit des "Karl Peters" und der "Bremse" nicht möglich, so wird der Verband geteilt. "Karl Peters" und "Bremse" weichen in diesem Falle nach Osten aus, Kreuzer, T- und S-Boote werden nach Dunkelheit mit Höchstfahrt über Westen nach Norden durchbrechen, um rechtzeitig

037575

H3610 – 0014

84

rechtzeitig ihren Bestimmungsort zu erreichen. "Bremse" und "Karl Peters" folgen mit Höchstfahrt und laufen dann verspätet in Bergen ein. Erscheint dies nach Feindmeldung nicht durchführbar, so versuchen "Bremse" und "Karl Peters" Christiansand zu erreichen, wo sie mit den übrigen dorthin gehenden Streitkräften zur Weserzeit einlaufen.

VIII. Bereitschaftszustand während des Vormarsches.

1) Von den Flußmündungen bis 56 Grad Nord Kriegsmarschzustand 1, Dampf auf für 23 sm, "Karl Peters" für Höchstfahrt.

2) Nördlich 56 Grad Nord Klarschiffzustand, Dampf auf für Höchstfahrt.

3) Bugschutzgerät ist während der ganzen Unternehmung klar zu halten.

4) Im Hinblick auf die fehlende bezw. unzureichende U-Bootssicherung ist besondere Sorgfalt im U-Bootsausguck und häufige Ablösung der Ausguckposten erforderlich.

5) Bei Fliegeralarm wenden mit Höchstfahrt die ungeraden Nummern nach Steuerbord, die geraden Nummern nach Backbord. Linienpeilung zur Anflugrichtung vermeiden. Bewegungen in optischer Reichweite des Flaggschiffes selbständig der taktischen Lage entsprechend. Nach Beendigung des Fliegeralarmes Einnehmen der alten Formation ohne weiteren Befehl.

IX. Formation:

taktische

037576

H3610 – 0015

taktische Gliederung:

takt. Nr. 1 "Köln"
-"- 2 "Königsberg"
-"- 3 "Bremse"
-"- 4 "Karl Peters"

1) Bei dunkler Nacht

Nachtmarschformation

Schiffe Karl gelb, Emil gelb.

Torpedoboote nach besonderem Befehl

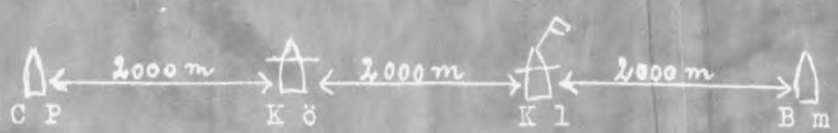
2) Bei heller Nacht und bei Tage

(Signal: P X D Wmpl. 1)

Tagmarschformation 1

"Köln" Richtungsschiff
"Bremse" St.b. querab 2000 m
"Königsberg" B.b. querab 2000 m
"Karl Peters" B.b. querab 4000 m
"Leopard", "Wolf", 1.S-Flottille
U-Bootssicherung nach Befehl.

Skizze:



Tagmarschformation 2

(Signal P X D Wmpl. 2)

"Köln" Richtungsschiff
"Bremse" St.b. querab 2000 m
"Königsberg" B.b. querab 2000 m
"Karl Peters" Kiellinie zur "Köln" 1200 m

"Leopard"

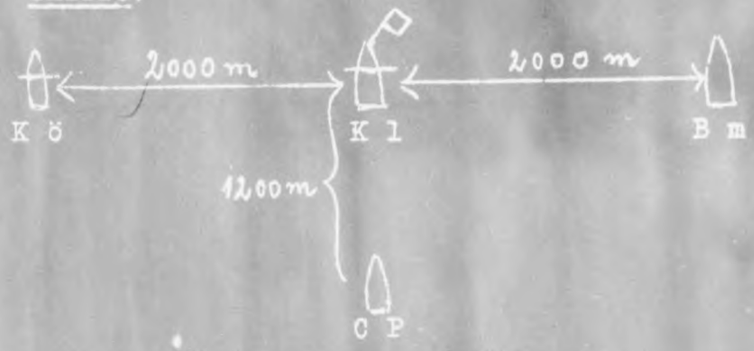
037577

H3610 – 0016

"Leopard", "Wolf", 1.S-Flottille U-Boots

sicherung nach Befehl.

Skizze:



X. Einlaufen nach Bergen.

"Köln" steht zum Zeitpunkt Weserzeit -4 Stunden in Quadrat 2484 (vor dem Kors Fjord) Kurs 90 Grad, Fahrt 15 sm.

Reihenfolge beim Einlaufen:

Chef 6.T-Flottille mit Rotte "Leopard", "Wolf" setzt sich 1000 m vor den Verband "Köln", "Königsberg", "Bremse", "Karl Peters". Kiellinie, vergrößerte Abstände, 1.S-Flottille an "Karl Peters" angehängt.

2 Fischdampfer, die den Verband bei Marstein erwarten, erhalten durch "Karl Peters" Befehl, hinter den S-Booten zu folgen.

Vor dem Ansteuern von Marstein zum Einlaufen wird ein T-Boot vorausgeschickt, um Lotsen zu übernehmen, falls Lotsenfahrzeug angetroffen wird. Die Rückkehr des Lotsenbootes ist zu verhindern. Chef 6.T-Flottille hat ferner die Aufgabe, gegebenenfalls norwegische Bewachungsfahrzeuge über friedliche Absichten

037578

H3610 – 0017

Absichten zu unterrichten.

Die T-Bootsrotte bleibt für den Weitermarsch vorgesetzt und unterstützt die Navigation der Schiffe Navigatorische Hinweise siehe Anlage 2.

Anlage 2

Nach Passieren des Vatle Strömmen schließen die S-Boote und Fischdampfer an die Kreuzer heran. Die Ausschiffung der ersten Truppen beginn am Eingang des By Fjords nach Sonderbefehl. ("Befehl für die Landung der Truppen.") Die Reihenfolge der Ausschiffung und die Ausschiffungsplätze können erst nach Vereinbarung mit dem Heereskommandeur festgesetzt werden.

XI. Verhalten beim Einlaufen.

Alle Schiffe abgeblendet, Laternen setzen erst auf besonderen Befehl des B.d.A. durch U.K. Falls Laternenzeigen aus Sicherheitsgründen nötig ist, z.B. beim dichten Passieren von Dampfern, ist nur die Seitenlaterne der betreffenden Seite zu zeigen.

Keine Leute außer den Geschützbedienungen und sonstigen Oberdecksgefechtsstationen an Deck. Alle Heerestruppen unter Deck.

Die Tarnung als englische Fahrzeuge muß möglichst lange durchgeführt werden. Alle Morseanrufe norwegischer Schiffe werden in englischer Sprache erwidert. Auf Anfragen einen Text etwa folgenden Inhaltes wählen:

"Anlaufe Bergen zu kurzem Aufenthalt,
keine feindlichen Absichten"

Signal

037579

H3610 – 0018

Anlage 3 Signal siehe Anlage 3.

Auf Anrufe ist mit englischen Kriegsschiffnamen zu antworten:

"Köln"	= H.M.S. "Cairo"
"Königsberg"	= H.M.S. "Calcutta"
"Bremse"	= H.M.S. "Faulknor"
"Karl Peters"	= H.M.S. "Halcyon"
"Leopard"	= british destroyer
"Wolf"	= - " -
S-Boote	= british motor torpedoboots.

Vorsorge treffen, daß englische Kriegsflagge beleuchtet werden kann. Stets klar zum Nebeln sein.

Anlage 4 XII. Artilleriebefehl siehe Anlage 4.

XIII. Maßnahmen nach der ersten Truppenlandung.

Nach Durchführung der Landung der ersten Truppen zur Wegnahme der Batterien ergeben sich bei planmäßigem Verlauf für die Seestreitkräfte folgende weiteren Aufgaben:

1) Ausschiffung der restlichen Heerestruppen.
2) Sicherstellung der angetroffenen norwegischen Kriegs= und feindlichen Handelsschiffe.
3) Sicherung des By Fjords nach Norden und Südwesten.

Die Schnelligkeit der Durchführung der Ausschiffung der restlichen Heerestruppen wird davon abhängen, ob die 1. S-Bootsflottille an der Unternehmung teilnimmt. Bei Teilnahme der 1. S-Flottille werden die ersten Truppen durch die S-Boote in kürzester Zeit an Land gebracht werden

037580

H3610 - 0019

werden können. Falls die S-Boote nicht zur Stelle sind, müssen die ersten Truppen durch Schiffsboote ausgeschifft werden. In diesem Falle werden die Schiffsboote erst nach geraumer Zeit für die Ausschiffung zur Verfügung stehen.

F a l l A m i t S - B o o t e n

a) Torpedoboote "Leopard" und "Wolf" laufen nach Runden der letzten Huck durch "Köln" unverzüglich in den Hafen (Pudde Fjord) ein und setzen die bei ihnen an Bord befindlichen Truppen an einem freien Liegeplatz, bezw. durch Längsseitgehen bei einem Dampfer, an Land. Die dadurch gewonnenen Liegeplätze müssen durch ein Kommando der ausgeschifften Truppen für weitere Ausschiffungen gesichert werden. Die Torpedoboote legen nach Ausschiffung sofort wieder ab und kommen bei den Kreuzern längsseit, "Leopard" bei "Köln" und "Wolf" bei "Königsberg". Nach Übernahme weiterer Heerestruppen durch die Torpedoboote von den Kreuzern bringen die Torpedoboote im laufenden Pendelverkehr die Kreuzertruppen an Land.

Nach Beendigung dieser Aufgabe ergänzen die Torpedoboote, falls erforderlich, Brennstoff aus den Kreuzern.

b) S-Boote. Die S-Boote kehren nach Ausschiffung der Truppen für die Besetzung der Batterien sofort zum Kreuzerverband für folgende Aufgaben zurück: 1. S-Boot

037581

H3610 - 0020

87

1. S-Boot (längsseit "Königsberg") zur Verfügung für Umschiffung des "Küstenbefehlshabers West", des Hafenkapitäns, des Hafenkommandanten, des M.N.O. auf "Karl Peters". Anschließend Ausschiffung der Heerestruppen von "Königsberg" bezw. zur Verfügung für Sonderaufgaben.

2. S-Boot (längsseit "Köln") zur Verfügung für Ausschiffung des Heereskommandeurs mit Stab. Ausschiffungsplatz wird kurzfristig befohlen, gegebenenfalls auch auf "Karl Peters". Anschließend Ausbooten der Heerestruppen von "Köln", bezw. zur Verfügung für Sonderaufgaben.

3. S-Boot und 4. S-Boot Längsseitgehen bei "Karl Peters" zur Übernahme von je 4 Kommandos, bestehend aus:

1 Offizier bezw. Port. Uffz.
1 seem. Unteroffz.
je 1 techn. " mit und ohne Portepee
10 Mann

für die Aufgabe: Sicherstellung der angetroffenen Handelsschiffe.

5. S-Boot und 6. S-Boot Längsseitgehen bei "Bremse" zur Übernahme von je 2 Kommandos, bestehend aus:

1 Offizier
1 seem. Unteroffz.
je 1 techn. " mit und ohne Portepee
10 Mann

für die Aufgabe: Unterbrechung der Kriegs= und Fahrbereitschaft norwegischer Seestreitkräfte durch Wegnahme geeigneter Maschinenteile unter Anwendung der "Sprachregelung".

Falls keine norwegischen Seestreitkräfte angetroffen

037582

H3610 – 0021

angetroffen werden, ergänzen das 5. und 6. S-Boot sofort Brennstoff bei "Köln" und "Karl Peters".

Der Chef der 1. S-Bootsflottille steigt nach Durchführung der ersten Ausschiffung auf "Köln" über und regelt von dort die weitere Verteilung der S-Boote für die bezeichneten Aufgaben. Die S-Boote kehren nach Erledigung jeder Teilaufgabe in Signalreichweite zur "Köln" zurück.

Sobald wie möglich teilt der B.d.A. die zwei Fischdampfer zur Sicherung des By Fjords ab.

Nordposition: bei Askenes Leuchtfeuer,

Südwestposition: zwischen Leuchtfeuer Stangen und Hjelteskjer.

Aufgabe dieser Fischdampfer ist es, die im Hafen befindlichen eigenen Streitkräfte vor Überraschung durch britische Seestreitkräfte zu sichern, sowie zu verhindern, daß die im Hjelte Fjord und im Herdle Fjord gemeldeten norwegischen Küstendampfer mit Minen das Fahrwasser sperren, sowie das Auslaufen von Dampfern zu verhindern.

c) "Karl Peters" bootet seine Heerestruppen mit eigenen Booten im Handelshafen, möglichst dicht an einer Anlegestelle, aus. Nach Durchführung der Ausschiffung anlegen am Kai, alle Beiboote erst zur "Bremse", dann zu den Kreuzern schicken.

Gleichzeitig sind die Kommandos zur Sicherstellung der feindlichen Handelsschiffe zur Abholung durch die S-Boote bereit zu halten.

d) "Bremse"

037583

d) "Bremse" schifft ihre Heerestruppen im Handelshafen an einem freien Liegeplatz in der Nähe von "Karl Peters" aus. Falls kein Liegeplatz frei ist, Ausbooten mit eigenen Beibooten und mit Booten von "Karl Peters", sobald dieser fertig mit Ausbooten ist.

Gleichzeitig sind die Kommandos zur Sicherstellung norwegischer Kriegsschiffe zur Abholung durch die S-Boote bereit zu halten.

e) Kreuzer laufen in den Pudde Fjord ein und ankern dort mit kurzer Kette. Ausschiffung der Heerestruppen durch S-Boote, zwei Fischdampfer und eigene Schiffsboote. Nach beendeter Ausschiffung nach Befehl.

Fall B ohne S-Boote.

Für den Fall, daß keine S-Boote zur Verfügung stehen, müssen alle Aufgaben mit eigenen Schiffsbooten durchgeführt werden. Die Aufgabenverteilung bleibt dieselbe. Die Schiffe melden, wenn sie die eigenen Boote nicht mehr benötigen, sofort an B.d.A., damit, falls erforderlich, ein Ausgleich befohlen werden kann. Abweichend von Fall A unterstützt "Karl Peters" sogleich bei Beginn der Ausschiffung die "Bremse" mit einem Fangboot für den Transport der Kommandos zur Sicherstellung norwegischer Kriegsschiffe.

XIV. Ausweichplätze.

Wenn bei veränderter Lage eine Ausschiffung in Bergen nicht zur Durchführung kommt, sind Ausweichplätze

037584

H3610 - 0022

H3610 – 0023

Ausweichplätze für die Ausschiffung in folgenden Fjorden vorgesehen:

a) Stichwort B I

Im Grimstad Fjord, südlich Bergen in der Nähe der nach Bergen führenden Straße.

b) Stichwort B II

Im Fane Fjord, noch weiter südlich Bergen in der Nähe Sagevik an der Straße nach Fane.

c) Stichwort B III

Im Sör Fjord, bei Garnes oder Arne an der Eisenbahnlinie.

Die Ausschiffung erfolgt auf den Ausweichplätzen sinngemäß wie vor Bergen. Abänderungen, die sich aus der Lage ergeben, werden kurzfristig als Führungsmaßnahme befohlen.

XV. Die Ausschiffung ist mit allen Mitteln durch sorgfältigste Organisation zu beschleunigen. Es ist anzustreben, daß sie bei planmäßigem Verlauf bis 11 Uhr durchgeführt ist.

Wichtig sind gute Nachrichtenverbindungen und rasche Meldungen über

a) Durchführung der Landungen
(laufende Meldungen über Anzahl der ausgeschifften Truppen)

b) Verhalten der Norweger

c) Auftreten feindlicher See= und Luftstreitkräfte

d) Durchführungsmeldungen über erledigte Teilaufgaben

e) Beendigung der Brennstoffergänzung bezw. voraussichtliche Dauer derselben.

XVI.

037585

H3610 - 0024

91

XVI. Besondere Anweisungen

1) Ausfälle auf dem Hinmarsch

Die Unternehmung wird auch bei Ausfällen auf dem Hinmarsch zeitgerecht durchgeführt. Notwenige Änderungen in der Verteilung der Aufgaben für das Einlaufen und die Durchführung der Besetzung werden während des Marsches befohlen. Einheiten, die nach Art und Umfang etwa eingetretener Störungen zwar ihre Position nicht halten, sonst aber Bergen voraussichtlich noch am Wesertage erreichen können, folgen dem Verband. Dabei ist Gruppe West g.Kdos. 550/40 Chefs., Ziffer XII,6, (E.S.Dienst, eigene U-Boote) besonders zu beachten.

Einheiten, die ihr Ziel unter keinen Umständen mehr erreichen können, erhalten Anweisung vom B.d.A. bezw. sind auf selbständiges Handeln angewiesen.

2) Verhalten vor der "Weserzeit"

Hinweise für das Verhalten vor der "Weserzeit" enthält Gruppe West g.Kdos. 550/40 Chefs. Ziffer XII, 7). Ergänzend wird angeordnet:

Wird bei Zusammentreffen mit dem Feinde, bei Ausfällen oder Störungen vor der "Weserzeit" ein Ausweichen erforderlich, so ist so zu operieren, daß das planmäßige Einlaufen in Bergen nach Möglichkeit gewährleistet bleibt. Keinesfalls kommt ein Einlaufen von Streitkräften, eine vorzeitige Ausschiffung und ein Auftreten

von

037586

H3610 – 0025

von Truppenteilen an Land vor der "Weserzeit" in Frage. Ist zum Zwecke des Ausweichens ein Einlaufen von Streikräften in die Hoheitsgewässer der Schären oder in einen Fjord - wobei mit einem Schutz gegen Feindhandlungen allerdings nicht zu rechnen ist - unvermeidlich, so muß mit allen Mitteln versucht werden, ein von Land oder See erkennbares Auftreten der Truppen an Bord und damit eine vorzeitige Warnung zu vermeiden. Die Anwesenheit der Truppen darf bis zur "Weserzeit" nach außen nicht in Erscheinung treten. Der Aufenthalt in den Hoheitsgewässern ist notfalls unter Berufung auf die 24-Stunden-Regel durch eine glaubhafte Erklärung zu begründen.

3) Sicherstellung der angetroffenen Handelsschiffe.

a) Alle nach der "Weserzeit" auf dem Marsche oder im Hafen angetroffenen Handelsschiffe sind sicherzustellen, d.h., sie sind zum Einlaufen nach Bergen oder nach den Ausweichplätzen zu veranlassen, bezw. am Auslaufen zu verhindern. Maßnahmen gegen Handelsschiffe vor der "Weserzeit" nur auf ausdrücklichen Befehl des B.d.A.

b) Neutrale Handelsschiffe erhalten durch Flaggensignal die erforderlichen Anweisungen. Notfalls Waffeneinsatz und Besetzung der Schiffe. Feindliche Handelsschiffe unter allen Umständen besetzen. Geschütze und sonstige Waffen unbrauchbar machen. Besatzungen ganz oder teilweise festsetzen

037587

H3610 – 0026

festsetzen. Im Notfall rücksichtsloser Einsatz aller Waffen. Alle Schiffe am Gebrauch der Funkeinrichtung hindern. Funkeinrichtungen betriebsunklar machen, nicht zerstören.

Amerikanische Handelsschiffe (U.S.A.) sind weder anzuhalten, zu durchsuchen noch zu versenken. Ihrem Auslaufen sind keine Schwierigkeiten zu bereiten.

c) Alle Einheiten außer S-Booten halten zur Durchführung dieser Maßnahmen gegen Handelsschiffe je vier Besetzungskommandos mit ausreichender Bewaffnung klar.

d) Alle besetzten Handelsschiffe sind baldmöglichst dem Hafenkapitän, alle Kriegsgefangenen dem Hafenkommandanten oder dem Führer der Heerestruppen zu übergeben.

e) Werden während des Vormarsches im Kors Fjord und in den weiteren Fjorden bis Bergen bezw. zu den Ausweichplätzen Maßnahmen gegen Handelsschiffe erforderlich, so sind diese Aufgabe des Chefs der 6.T-Flottille. Der Vormarsch des Verbandes darf durch solche Maßnahmen nicht aufgehalten werden.

f) Auf den Handelsschiffen, die untersucht bezw. Sichergestellt sind, ist als Tagesflagge der internationale Wimpel 8 (national 0) zu setzen.

4) Die englische Kriegsflagge ist niederzuholen und die eigene Kriegsflagge zu setzen

a) bei Beginn der Ausschiffung der Truppen durch den Verband

b)

037588

5)

H3610 - 0027

b) bei Gefechtshandlungen.

5) Die für Teilaufgaben eingesetzten Schiffsboote müssen mit größter Aufmerksamkeit auf Flaggensignale (Rückrufsignale) achten.

6) Der Hafenkommandant hält sich zunächst auf "Karl Peters"auf. Sein späterer Aufenthaltsort ist noch nicht bestimmbar, er ist gegebenenfalls auf "Karl Peters" zu erfragen.

7) Die in den Hafen einlaufenden Einheiten versuchen Schlepper zu erfassen und zur Ausschiffung nutzbar zu machen.

8) Chef 6. T-Flottille nimmt durch Offizier Verbindung auf mit dem Schiffahrtssachverständigen Dr. Frauen beim Deutschen Generalkonsulat zur Beschaffung von deutsch eingestellten Lotsen für den Rückmarsch.

9) "Köln" hält ständig ein Kraftboot zur Verfügung des B.d.A. bereit.

XVII. Versorgung.

Für Kreuzer, "Bremse", "Karl Peters" ist keine Brennstoffergänzung vorgesehen. Torpedoboote ergänzen, falls erforderlich, Brennstoff aus den Kreuzern. Die Maßnahmen zur Brennstoffabgabe längsseit sind von den Kreuzern vorsorglich zu treffen, sodaß sofortige Brennstoffübernahme der Torpedoboote, je ein Boot bei "Köln" und "Königsberg", gewährleistet ist.
S-Boote ergänzen Brennstoff in erster Linie bei "Köln" bezw. bei "Karl Peters", je nach Lage.
Einzelheiten der Brennstoffergänzung werden durch Verbandsingenieur B.d.A. kurzfristig angeordnet.

H3610 – 0028

Anlage 5 XVIII. Nachrichtenanordnungen siehe Anlage 5

XIX. Rückmarsch.

Ich beabsichtige, den Rückmarsch sobald als irgend möglich anzutreten. "Karl Peters" bleibt in Bergen. Die 1. S-Flottille wird zum Ausbruch aus den Fjorden beim Kreuzerverband eingesetzt werden.

Die Wahl des Ausbruchfjords wird im Wesentlichen von den Meldungen der Luftaufklärung abhängen. Als Austrittsfjords sind in Aussicht genommen:

a) Kors Fjord
b) Selbjörn Fjord
c) Bömmelen Fjord
d) Skudesnes Fjord.

Der Zeitpunkt des Ausbruchs hängt von der Schnelligkeit der Durchführung der Aufgaben in Bergen ab. Der Ausbruch aus den Schären muß bei Dunkelheit stattfinden.

Der Weg des Rückmarsches richtet sich nach den Feindmeldungen. Ist die südnorwegische Küste im Brennpunkt Seeraum Lindesnaes frei vom Feinde, wird der Rückmarsch an der norwegischen Küste entlang durch die nördliche Sperrlücke des Skagerrak Warngebietes und weiter durch die Ostseeeingänge durchgeführt. Die Torpedoboote der 6. T-Flottille werden in diesem Falle etwa bei Läsö nach Christiansand entlassen werden.

Sind Feindstreitkräfte an der Südwestecke Norwegens gemeldet, so wird der Rückmarsch abgesetzt von der norwegischen Küste durchgeführt und

037590

H3610 – 0029

und Weg Blau angesteuert. Die Torpedoboote der 6. T-Flottille werden in diesem Falle bis in die Flußmündungen als U-Bootssicherung benötigt. Ihre Entlassung nach Christiansand etwa Nordkante deutsches Warngebiet ist in diesem Falle nicht möglich.

Beim Rückmarsch ist höchstwahrscheinlich die Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit unbedingtes Erfordernis für das Gelingen.
Ich bin mir darüber klar, daß der Kreuzerverband in diesem Falle nicht an die nur 23 sm betragende Geschwindigkeit der "Bremse" gebunden werden kann. Für das Auslaufen "Bremse" wird Anweisung je nach Lage in Bergen vor dem Auslaufen erteilt.

Daneben ist bei sichtiger Wetterlage Luftaufklärung am Tage vor und am Morgen nach dem Ausbrechen Voraussetzung, um den voraussichtlich überlegenen Streitkräften des Gegners ausweichen zu können.

Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben und hat der Gegner eine starke Riegelstellung vor den Ausbruchfjords oder weiter südlich eingenommen, sodaß ein Anrennen gegen eine Übermacht zur Vernichtung führen muß, bleibt nichts anderes übrig, als in den Fjords zu bleiben, bis die Verhältnisse günstiger geworden sind. Ich bin mir dabei jedoch darüber klar, daß, je später das Ausbrechen erfolgt, es umso schwieriger werden kann. XX.

037591

97

XX. Geheimhaltung.

Auf unbedingte Geheimhaltung aller gegebenen Befehle und Anordnungen sowie auf Begrenzung des Bearbeiterkreises wird besonders hingewiesen. Jeder Führer ist verantwortlich, daß alle schriftlichen Unterlagen rechtzeitig vernichtet werden, wenn Gefahr besteht, daß sie in Feindeshand fallen.

Früheste Bekanntgabe der Aufgaben an die Besatzugen und an die eingeschifften Truppen erst nach dem Auslaufen.

Gez. Schmundt

Für die Richtigkeit

Lt.(V) und Verbandsadjutant.

037592

H3610 - 0030

H3610 – 0031

Verteiler

zu B.d.A. gKdos Ä.T. Chefs.

	Pr. Nr.	Anlagen.				
		1	2	3	4	5
Gruppenkommando West	1-2	2	2	2	2	2
Seebefehlshaber West	3	1	1	1	1	1
B.S.N.(Küstenbefehlshaber West für Norwegen).	4	1	-	-	1	1
B. d. A.	5-6	2	2	2	2	2
B. d. U.	7	-	-	-	-	1
F. d. Luft West	8	-	-	-	-	1
Kmdt. Karlsruhe(als Führer Gruppe IV.)	9	-	-	-	-	1
Kmdt. Königsberg.	1o	2	1	1	2	2
Kmdt Köln	11	2	1	1	2	2
Kmdt. Bremse	12	2	1	1	2	2
Kmdt. Karl Peters	13	2	1	1	2	2
Chef 6. T.-Flottille (zugleich f.Leopard,Wolf)	14-16	3	3	3	3	6
Chef 1.S.Flottille (zugleich für 6 S-Boote)	17-23	1	7	7	1	7
Reserve	24-35	12	12	12	12	12
Stückzahl:		35	3o	31	31	3o	42

037593

H3610 – 0032

106

Prüfnummer 20

Anlage Nr. 3. zu B.d.A. gKdos110/40Chefs.

Chefsache!
Nur durch Offizier!

Vorbereitete Signale Gruppe III für eventuellen
Verkehr mit passierenden Schiffen und mit Land
beim Einlaufen "Bergen".

Folgendes gilt als Anhalt und Richtlinie, wenn eine eigene Einheit sich gezwungen sieht, die Anrufe passierender Fahrzeuge zu beantworten:

Auf Anruf: (gilt für "Köln") H.M.S. "Cairo"

Auf Aufforderung zum Stoppen:

1.) Please repeat last signal!

2.) Impossible to understand your signal!

Bei Warnungsschuss:

Stop firing! British ship! Good Friend!

Bei Frage nach Ziel und Zweck:

Going Bergen. Chasing german steamer!

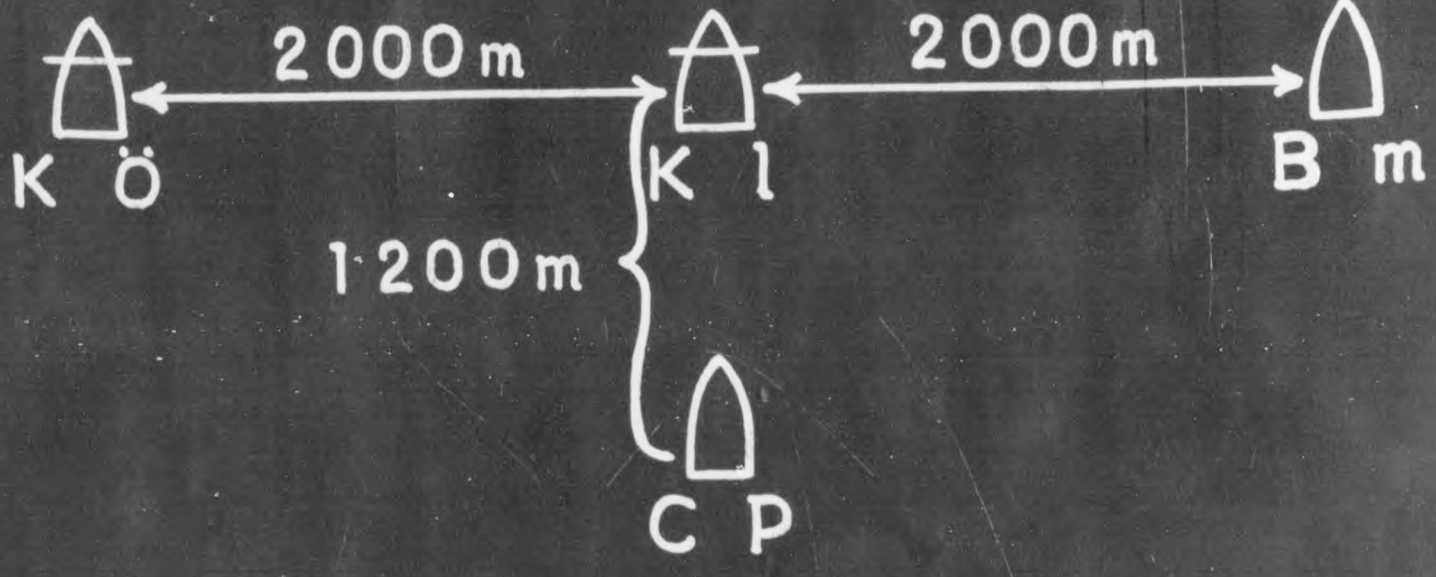
Anlage zu O.K.M. I op 620/40 037594

H3610-0032A

GB-90
C-115

H3610 – 0033

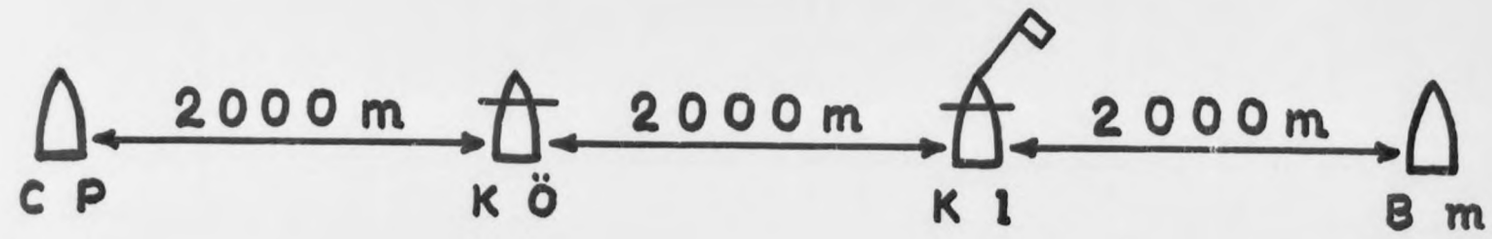
H3610 – 0034



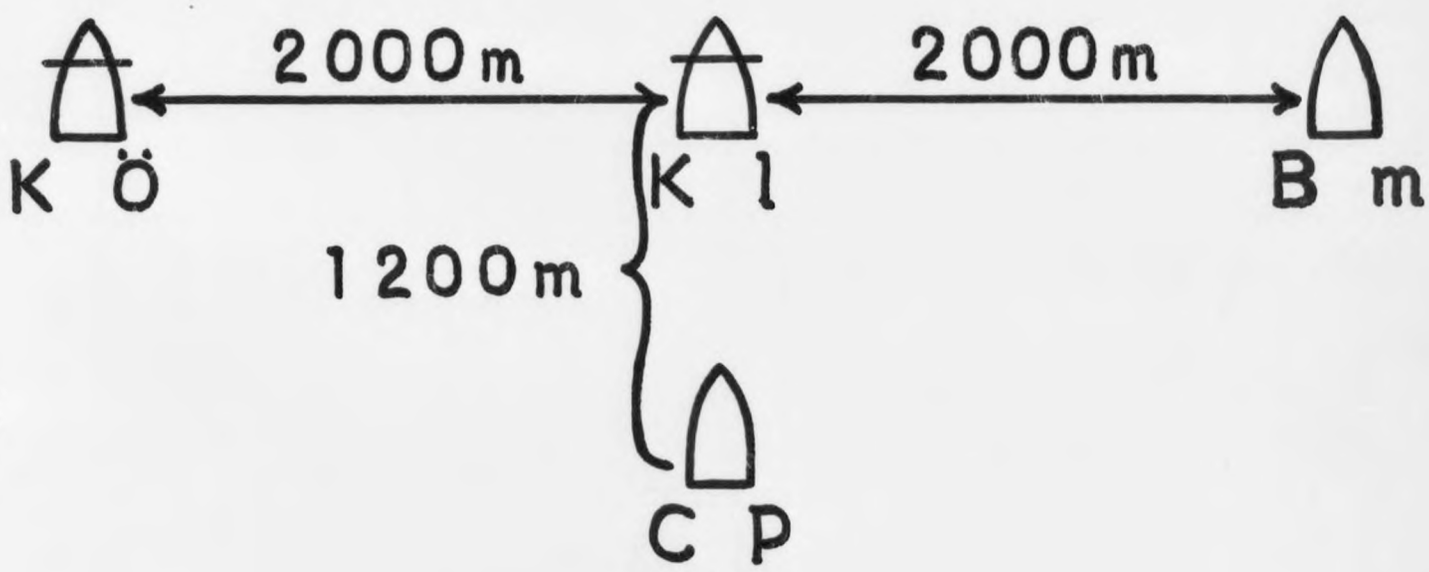
H3610-0034A

C-115

H3610 – 0035



H3610 – 0036



H3610 - 0037

00638

OFFICE OF U.S. CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : NOV 16 1946

I certify that Document Number C-115 was introduced into evidence as Exhibit Number GB-90 in the Trial by the International Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Niebergall
Fred Niebergall.

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

H3610 - 0038

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document

No. GB 90 is a photostat of an original document submitted in evidence by the British Prosecution under this number. The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at

British Admiralty

JOHN E. RAY
Colonel, FA
General Secretary
International Military Tribunal

Date 11/25/46

H-3610
GB 90

C - 115

C-115. G. B. EXHIBIT 90

G. B. EXHIBI

037564

H3610 – 0039

H3610 – 0040

29 pages

Originals withdrawn by DA

118

H3610 - 0041

C - 115. G. B. EXHIBIT 90

99